Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5301

18. 07. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/5004 —

Wesertunnel

Für den Wesertunnel, B 211n und B 212n, läuft z. Z. das Planfeststellungsverfahren. Das Projekt ist zwischen regionalen Wirtschaftsverbänden, Umweltschutzorganisationen und Verkehrsplanern scharf umstritten und gefährdet u. a. die Existenz der ortsansässigen mittelständischen Fährunternehmen. Indizien für die mit dem Projekt beabsichtigte wirtschaftliche Stärkung des Unterweserraumes liegen bislang nicht vor.

Vorbemerkung

Das Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahme „Wesertunnel", in dem alle öffentlich- und privatrechtlichen Belange behandelt und rechtsgestaltend geregelt werden, ist noch nicht abgeschlossen, der Planfeststellungsbeschluß noch nicht erlassen. Dem Ergebnis dieses förmlichen Verfahrens kann nicht vorgegriffen werden.

1. Trifft es zu, daß am ersten Tag des Erörterungstermins, dem 7. Novemver 1995, in Rodenkirchen (Landkreis Wesermarsch) in der Riege der Gutachter und Sachverständigen auch der Vertreter der oldenburgischen Industrie- und Handelskammer (IHK), Dr. A., anwesend war?

   Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die gutachterliche Unabhängigkeit eines IHK-Vertreters, nachdem sich die IHK jahrelang politisch als Lobbyistin und Protagonistin des „Wesertunnels" betätigt hatte?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 16. Juli 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Wegen der umfangreichen Unterlagen und der Komplexität des Vorhabens ist für den Bereich der Bezirksregierung Weser-Ems zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens das Vorhaben zunächst allgemein aus der Sicht der Auftragstellerin, der Straßenbauverwaltung, vorgestellt worden. In diesem Zusammenhang hat der Geschäftsführer der IHK im Auftrag der Antragstellerin die Notwendigkeit des Tunnelbaues zwecks Verbesserung der wirtschaftlichen Lage im Unterweserraum dargestellt. Gegen dieses Vorgehen der Bezirksregierung hat die Bundesregierung keine Bedenken; sie weist darauf hin, daß im Laufe des Verfahrens auch andere Ansichten vorgetragen worden sind, die ebenfalls in die gesetzlich vorgeschriebene Abwägung einbezogen werden.

2. Ist der Bundesregierung bekannt, auf wessen Einladung der IHK-Vertreter an dem Termin teilnahm und ob ihm seitens der Planfeststellungsbehörde ein gutachterlicher Status zugebilligt wurde?

Dr. A. war vom Straßenbauamt Oldenburg-Ost eingeladen worden; er hatte keine Gutachterfunktion.

3. Trifft es zu, daß der o. g. IHK-Vertreter in der Rede am 7. November 1995 beim Erörterungstermin im Hinblick auf die Fährkosten geäußert hat: „... versuchen Sie bitte, meine Damen und Herren, dem Vorstand des Daimler-Benz-Konzerns klarzumachen, daß die im Werk Einswarden gefertigten Flugzeugrumpfschalen über die Fähre abtransportiert werden müssen. Von einem Flugzeugträger hat man in diesen Kreisen sicher andere Vorstellungen."?

   Wenn ja, welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus dieser Äußerung, insbesondere im Hinblick auf getroffene oder unterbliebene Maßnahmen zur Attraktivierung der Unterweserfähren?

Das Ergebnisprotokoll zum Vorstellungstermin enthält keine derartige Aussage. Für Schlußfolgerungen der Bundesregierung fehlt daher die Grundlage.

4. Sind der Bundesregierung konkrete Abwanderungsabsichten von Großbetrieben bekannt, die aufgrund der Fährtarife und des Fehlens einer festen Weserquerung die Landkreise Wesermarsch und/oder Cuxhaven verlassen wollen?

Nein.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vereinbarkeit des geplanten Baus des „Wesertunnels" mit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und der Agenda 21?

Die Bundesregierung verweist auf ihre im Rahmen des Klimagipfels von Rio de Janeiro abgegebenen Erklärungen. Das Projekt „Wesertunnel" kommt den dort erklärten Zielen entgegen. Durch den Tunnel werden Umwege eingespart und die Kfz-Fahrleistungen verringert.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit, daß aufgrund des zunehmenden Transitdrucks im Zuge der EU-Erweiterung und des Anwachsens des Warenaustauschs mit Osteuropa bereits in den nächsten Jahren im politischen Raum der Ruf nach einer durchgehenden Küstenautobahn unter Einschluß des „Wesertunnels" lauter wird, die insbesondere an die geplante A 20, die Fehmarnbelt-Querung und die A 28 anschließen würde?

Die Ergebnisse durchgeführter verkehrswirtschaftlicher Untersuchungen, die auch den europäischen Raum mit einbezogen haben, bestätigen nicht die in der Fragestellung geäußerten Spekulationen. Eine „Küstenautobahn" in der beschriebenen Weise ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht vorgesehen (siehe auch Beantwortung der Frage 11).

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen, eine wesentliche Verbesserung der Beschäftigungslage im Landkreis Wesermarsch, in den Städten Wilhelmshaven und Bremerhaven, durch den Bau des „Wesertunnels" zu erreichen?

   Mit welcher Zahl an zusätzlichen Arbeitsplätzen rechnet die Bundesregierung?

Zur Frage der Verbesserung der Beschäftigungslage in der Region, die nach Fertigstellung der Weserquerung zu erwarten ist, wird auf die bereits erfolgte Beantwortung (Drucksache 13/1052) der Kleinen Anfrage (Drucksache 13/825) vom 30. März 1995 verwiesen.

Ergänzend ist davon auszugehen, daß über die beschäftigungswirksame Belebung des regionalen Baugewerbes und den damit verbundenen vor- und nachgelagerten Bereichen während der Bauphase hinausgehend langfristig eine nicht unerhebliche Zahl neuer Arbeitsplätze geschaffen wird.

Gestützt auf bundesweite Erfahrungswerte ist zu erwarten, daß durch die Schaffung des neuen Verkehrsweges und die damit einhergehende Erhöhung der Standortgunst der bislang durch die Weser getrennten Regionen positive Beschäftigungseffekte eintreten werden.

8. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über konkrete Äußerungen von Betrieben vor, die eine Ansiedlung in den o. g. Bereichen vom Bau des „Wesertunnels" abhängig machen?

Bislang nicht, im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, mit einem Bruchteil der für den „Wesertunnel" zu erwartenden Baukosten in Höhe von mehr als 1 Mrd. DM dauerhafte Arbeitsplätze in den Landkreisen Wesermarsch und Cuxhaven durch gezielte Förderung des „sanften Tourismus", insbesondere des Radwandertourismus, zu schaffen?

   Wäre die Bundesregierung bereit, sich für eine entsprechende Ko-Finanzierung aus Ziel 5b und/oder Tourismusmitteln der EU zu verwenden?

Wie bereits in Beantwortung (Drucksache 13/1052) der Kleinen Anfrage (Drucksache 13/825) vom 30. März 1995 ausgeführt, werden für die Baukosten rd. 560 Mio. DM (einschließlich Ortsumgehung Esenshamm) veranschlagt.

Gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages sollen diese Baukosten privat vorfinanziert werden; die für die Rückzahlung erforderlichen Mittel sind auf rd. 1,05 Mrd. DM veranschlagt. Durch diese Finanzierungsart ist es möglich, dieses Projekt, das aufgrund der Haushaltslage sonst erst erheblich später durchgeführt würde, vorzuziehen und damit auch eher Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen.

Der Deutsche Bundestag hat mit der Verabschiedung des Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes am 30. Juni 1993 die Einstufung des Projektes in den „Vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen beschlossen. Das Projekt wird in Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrags weiterverfolgt, so daß Alternativprojekte nur ergänzend möglich sein können.

Haushaltsrechtlich besteht keine Möglichkeit der Verwendung von Straßenbaumitteln für die genannten Förderungszwecke.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung das Gefährdungspotential, das sich aus dem unmittelbaren Zusammentreffen von
    - offenem Schacht des „Wesertunnels",
    - darübergeführter Bahnstrecke, auf der mitunter auch Munitionstransporte durchgeführt werden
    - und dem Atomkraftwerk Esensham, das nur ca. 800 m neben dem Schacht liegt,

    ergeben würde, insbesondere im Hinblick auf den Tunnel befahrende Gefahrguttransporter?

Die angesprochenen öffentlichen Belange werden im Rahmen des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde in angemessener Weise in die Gesamtabwägung einbezogen.

11. Wie verhält sich die Bundesregierung zu der Forderung der „Mittelständischen Verbände Stade" nach Bau eines Unterelbe-Tunnels, über die in der Zeitschrift „Report", Nr. 6/95, zusammen mit einer Skizze berichtet wird, in der dieser Tunnel nebst durchgängiger Autobahn an den „Wesertunnel" angebunden ist, im Hinblick auf die politische Notwendigkeit, Durchsetzbarkeit und Grundaussagen des „Wesertunnel"-Planfeststellungsverfahrens, wonach nicht an eine Transiteinbindung des Bauwerkes gedacht sei?

Eine Querung der Unterelbe im Zuge der Bundesautobahn A 20 ist Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Eine Verbindung zum Wesertunnel ist bekanntlich nicht vorgesehen (vgl. auch die Antwort zu Frage 6).

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333